

# SEALINE PÅ TYSKA

Förra året gick brittiska Sealine i konkurs. Nu återuppstår de i tyska Greifswald och satsar på effektivitet när de bygger på nytt. Vi har kört nya Sealine F380 för att se hur det lyckas.



# SEALINE PÅ TYSKA

TEXT LENNART NILSSON  
FOTO LENNART NILSSON OCH SEALINE

Förra året gick brittiska Sealine i konkurs. Nu återuppstår de i tyska Greifswald och satsar på effektivitet när de bygger på nytt. Vi har kört nya Sealine F380 för att se hur det lyckas.





**E**fter Sealines buklandning förra året har varvet nu tagits hand om av Hanse Yacht, hemmahörande i Greifswald, forna Östtyskland. Det gamla Sealineprogrammet har strukits samman till ett mellanregister koncentrerat till båtar med längder mellan 38 och 45 fot. Större och mindre modeller har tagits bort.

Orsaken till att luften gick ur Sealine var för höga produktionskostnader. Hanse Yacht har satt som mål att sänka tillverkningskostnaden med 50 procent – inte precis en bagatell. Men tvivlen på att man ska lyckas nå detta mål försvinner i takt med rundvandringen på fabriken. I de moderna enorma hallarna har effektivitet prioritet. För att underlätta arbetsmomenten färdigmonteras däck och skrov helt separat och när de är klara limmas de samman. Fördelen är uppenbar, det är helt enkelt mycket lättare att jobba. Inredningsmodulerna kan sänkas ner med kran istället för att sättas in bit för bit.

**Det vore därför helt fel att säga att man "bara" har övertagit Sealine.** För att anpassa båtarna till Hanse Yachts tillverkningsfilosofi har man gjort stora ändringar. För att börja med skrov och däck handlamineras dessa numera istället för att som tidigare sprutas. Fördelarna är ett homogent laminat, kontrollerbar tjocklek på skrovet och en ren insida. Man slipper därför





Den stora ägarkabinen är ljus tack vare rejäla skylights.



Träinredningen skärs ut och lackas innan den monteras.



**SMÅ FÖRÄNDRINGAR HAR GETT BÅTEN EN HELT ANNAN STIL**

Förarplatsen är rymlig och sikten är bra åt alla håll.



Musikanläggningen är integrerad med navigationen.

anpassningsproblem och ändlösa justeringar av den färdiga inredningen när denna sätts ner i skrovet. För att spara vikt och material görs skrovet något tunnare och förses istället med ett rejält balksystem för att ge skrovet behövlig styrka.

**Inredningen är ett kapitel för sig. Alla trädetaljer skärs ut i CNC-maskiner, vilket ger minimalt spill samtidigt som varje bit har exakta mått. De bitar som ska lackeras efter tillskärningen löper genom en helautomatisk lackeringsanläggning med infraröd tork varefter de tas vidare till området där inredningen monteras ihop. Hos "gamla" Sealine tillverkades inredningen skåp för skåp för att sedan monteras ihop inne i skrovet. Numer tillverkas mycket större moduler som sedan lyfts in med kran. Det är ett system som kräver stor noggrannhet när skrovet tillverkas och det fungerar tack vare handuppläggnings. Tidsbesparingen kommer av att det är mycket lättare att sätta ihop modulerna när man kan röra sig fritt runt om dem istället för att behöva kravla omkring inne i skrovet. Finishen på de färdiga skrovets insida är utmärkt, inga igelkottar som man kan se i många sprutade skrov.**

Många förändringar har gjorts som en kund normalt sett inte ser, men grunddragen i Sealinekonceptet har behållits. Stora fönsterytor släpper in mängder med ljus och ger utmärkt sikt i alla riktningar. Den öppna planlösningen ger en suverän social kontakt mellan alla personer ombord. Man har dessutom trollat

lite med ståhöjden och för att inte heller storväxta ska riskera att bli flintskalliga i förtid är den nu minst 1,93 meter överallt, vilket känns välkommet.

Exteriören har piffats upp med färg och en annan stil på pulpiten. Små förändringar som har gett båten en helt annan stil, inte längre så kantig och tråkig som tidigare.

För att hålla nere startpriset har HanseYacht valt att banta utrustningen något i förhållande till gamla Sealines basutrustning. Därmed inte sagt att den skulle vara sparsam, listan över standardutrustningen är fortfarande imponerande lång. För den som vill ha mer finns tre standardpaket att välja mellan: Cruising, Comfort och Navigation – självklart kan man få alla om man så vill. Naturligtvis kan man även handplocka det man vill ha även om paketen säkert är de gynnsammare alternativen. Men listan över alternativa lösningar är lång och omfattar bland annat färger på skrov, textilier och andra ytor, träslag, mattor golvbeläggning.

**Trappan upp till flybridgen är gjuten i ett stycke vilket bidrar till att styva upp hela flybridgen. Väl däruppe sitter föraren i båtens mittlinje vilket ger bra sikt åt båda sidor vilket känns bra med tanke på skrovets bredd. En 75 centimeter hög reling sträcker sig runt om hela bryggan. En vindruta av akryl minskar vinddrag och sprutvatten, åtminstone för föraren. Längre bak**



# F380 HAR FARTRESURSER MEN TRIVS BÄST RUNT 20 KNOP



Öppen planlösning gör det lätt att umgås ombord.

på flybridgen känner man naturligtvis av både vatten och vind. Förarsätets ryggstöd kan man fälla över mot ratten så att även förarsätet blir till en del av sittgruppen runt om teakbordet.

### Samma system hittar man på akterdäck.

Soffans ryggstöd kan även där fällas så att man har fri blick över badplattformen och badande barn. De äldre kan glädja sig åt integrerade flask- och glashållare i soffan. Vägen ner till badplattformen spärras normalt med en grind så att ingen av misstag ska gå överbord under gång. Infälld i trappan ner till badplattformen finns också en dusch med varmt och kallt vatten samt anslutning för landström.

De båda kabinerna har varsin toalett och dusch till förfogande. Gästkabinen har ståplats framför de båda välpolstrade bäddarna, men sedan får man dra in huvudet. Annat i ägarkabinen som känns mycket rymligare och är försedd med ett stort skylight. Fönstren på sidorna är försedda med jalousier som ger ett ombonat intryck.

Precis som på tidigare modeller av Sealine skiljs salongen och akterdäck åt med en imponant skjutdörr av glas. Glas och



Du kan välja ytmaterial, färger och träslag, listan på tillval är lång.

ljus är ett av huvudkoncepten hos Sealine och det är ett nöje att vistas ombord. Utöver den runtomglasade salongen ger smart placerade skylights och fönster ljuset fritt tillträde till interiören. Men glasdörren i salongens akter fyller en annan viktig funktion.

Under gång är man tacksam för att den sluter tätt eftersom bullret från de två Volvodieslarna annars ligger högt över komfortnivån. Även när dörren är stängd ligger bullret på fullgas över det som kan betraktas som acceptabelt. Här är plats för förbättringar. Det ska medges att det är ytterst svårt att mäta buller på rättvist sätt. Den

ena faktorn är mätutrustningen där man måste räkna med toleranser, den andra osäkerhetsfaktorn är att även skrovets slag mot vågorna registreras av instrumenten. I det här fallet var vattnet nästan platt och upp till marschfarten runt 20 knop är bullret acceptabelt men sedan blir det livat ombord.

I sjön rör hon sig med värdighet, men något annat kan man inte förvänta sig av en lady på 9,8 ton. Skrovet är inte utpräglat vasst men har istället en imponerande bredd. F380 är en familjebåt som visserligen har fartresurser men som ändå trivs bäst i fartregistret runt 20 knop. 🐾

## FAKTA

**Längd** 11,4 meter  
**Bredd** 3,77 meter  
**Vikt** 9 800 kilo  
**Motor** 2 x Volvo Penta D6 330  
Duoprop Sterndrive  
**Bränsle** 910 liter  
**Vatten** 315 liter  
**Pris** 3 138 000 kronor

## TESTKÖRNINGEN

**Last** 5 personer  
**Motor** 2 x Volvo Penta D6 330  
Duoprop Sterndrive  
**Fart** 32,6 knop

## OUTSPÄTT

- + Öppen planlösning
- + Välbyggt
- Bullrig

## KONTAKT

www.sealine.com  
Yamaha Center Stockholm  
Tel 08-556 523 08, 08-556 523 12  
stockholm@yamahacenter.com